

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaiib-n.org>

RAP: 45/2003
Avgitt: 11. september 2003

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type:	Grob-Werke G 103C ACRO / SOCATA MS 893E	
-registrering:	LN-GPP / LN-FAK	
-fabrikasjonsår:	Ikke oppgitt / 1977	
-motor:	Ingen / Lycoming O-360-A3A	
Bruker:	Oslo Seilflyklubb / Sandefjord Seilflyklubb	
Dato og tidspunkt:	23. mars 2003, kl. 1600	
Hendelsessted:	Notodden lufthavn (ENNO) bane 30	
Type hendelse:	Luftfartsulykke, startklart seilfly skadet av slepeline	
Type flyging:	Privat (klubb) / Privat (klubb)	
Værforhold:	Vind: 300° 10 kt. Sikt: mer enn 10 km. Spredte skyer. Temperatur: 11 °C.	
Lysforhold:	Dagslys	
Flygeforhold:	VMC	
Reiseplan:	Ingen / Ingen	
Antall om bord:	2 / 1	
Personskader:	Ingen / Ingen	
Skader på luftfartøy:	Høyre haleflate revet av / Ubetydelig skade på slepeline	
Andre skader:	Ingen	
Besetning	Fartøysjef LN-GPP	Fartøysjef LN-FAK
-kjønn/alder:	Mann, 51 år	Mann, 55 år
-sertifikat:	Flygebevis for seilfly	PPL-A
-flygererfaring:	35 timer på seilfly	361 timer på motorfly og 22 timer på seilfly
Informasjonskilder:	"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382) fra begge fartøysjefene, rapporter fra formann og ansvarlig seilflyleder Sandefjord seilflyklubb, sikkerhets- og utdanningskomiteen (SUK) i Seilflyseksjonen i NAK og HSLBs egne undersøkelser	

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen på slepeflyet LN-FAK skulle slepe seilfly for Sandefjord Seilflyklubb på Notodden. LN-FAK har installert vinsj, slik at slepeline kan spoles inn i stedet for at den må droppes før landing. Det var første gang fartøysjefen skulle fly med slikt utstyr, og han forberedte seg blant annet ved å kontakte en annen flyger med

slepeerfaring på LN-FAK. Et tips han fikk var å dra lina helt ut og kontrollere den før første flyging. Dette gjorde han, og han bestemte seg også for en prosedyre som innebar å trykke på knappen som starter innspoling en gang ekstra før landing. Det forelå ifølge fartøysjefen ingen standard prosedyre eller sjekklister for slepeflyging/operasjon av vinsj på LN-FAK.

De fire første slepene gikk uten problemer. Fartøysjefen trykket på vinsjknappen rett etter klinking (frakobling av seilflyet) og en gang ekstra på medvindsleggen for å være sikker på at lina var inne før landing. Mens det femte slepet pågikk, fikk han beskjed over radio om at det var to fly til som ventet på slep. Fartøysjefen har forklart at han av den grunn var ekstra bevisst på at han måtte returnere og lande fortrest mulig. Da han kom inn i landingsrunden stod det imidlertid et annet slep fra Oslo Seilflyklubb klart for avgang på rullebanen slik at han måtte vente. Han gjorde derfor en 360° sving på "base" og meddelte dette over radio.

Fartøysjefen på LN-FAK har forklart at fartøysjefen i det andre slepeflyet kalte ham opp på radioen og sa at det kom til å ta tid før de var klare, og at han fikk lande over dem. Det stod ingen personer i området rundt flyene. Fartøysjefen på LN-FAK bestemte seg da for å holde god høyde og lande langt inn. Da han var omtrent over baneenden, kom det beskjed på radioen om at han hadde lina ute. Lina er tynn og vanskelig å se. Han ga øyeblikkelig fullt gasspådrag og avbrøt landingen, men idet han passerte over de andre flyene merket han et lite rykk. Det viste seg at slepelina hadde kappet av høyre haleflate på det ventende seilflyet, LN-GPP.

Fartøysjefen på LN-FAK trykte på vinsjknappen under utkltringen. Lina lot seg spole inn uten problemer. Banen ble gjort ledig, og LN-FAK landet normalt.

Vinsjen i LN-FAK er plassert slik at fartøysjefen ikke har mulighet til å se om lina er spolt inn fra sin posisjon i cockpit. Den eneste indikasjon man har, er en rød lampe som lyser mens vinsjmotoren går. Altså er varigheten av lyset det eneste tegnet på om innspolingen har fungert som forutsatt. Norsk Aero Klubb (NAK) sin seilflyhåndbok beskriver at det ved organisert seilflyaktivitet skal være signalist ved slepefly som skal gi signal eller beskjed over radio dersom lina ikke løsner og faller av som planlagt når den skal droppes før landing. NAK skiller i sine prosedyrer ikke mellom linedropp og bruk av linevinsj.

Fartøysjefen har i etterpåklokskapens lys sett det betenkelige i at han i den travle perioden etter klinking er pålagt å føre seilflyklubbens slepelogg. Etter hans mening burde registreringene gjøres av folk på bakken, basert på de meldinger som gis over radio. Han mente også at en modifikasjon slik at varsellyset lyste helt til lina var fullstendig spolt inn i stedet for bare så lenge vinsjmotoren opererte, hadde vært hensiktsmessig. Et tredje tiltak for å forhindre gjentakelse kunne være å merke loddet i enden av lina med for eksempel kontrastfarge eller vimpel, slik at den ble lettere å se.

Sandefjord Seilflyklubb og Oslo Seilflyklubb innførte som et strakstiltak forbud mot å lande over andre fly i avgangsposisjon. Sikkerhets- og utdanningskomiteen (SUK) i Seilflyseksjonen i Norsk Aero Klubb/Norges Luftsportsforbund har i sin rapport om saken bemerket at det ikke under noen omstendighet skal landes over andre fly, og at kun en nødsituasjon kan oppheve dette.



HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Dette er tredje gang i løpet av en fireårsperiode at kommisjonen har registrert at ventende seilfly er blitt skadet av slepelina på landende slepefly. (Ref. BUL 21/99 og RAP. 4/02). Kun tilfeldigheter gjorde at ingen personer kom til skade i disse tilfellene.

En line som skal droppes krever en ekstra innflyging eller en spesielt tilrettelagt innflyging, mens en line som skal spoles inn krever at fartøysjefen husker å trykke på en knapp. Kommisjonen anser at sannsynligheten for at man glemmer å aktivere en bryter er større enn sannsynligheten for at man glemmer å fly inn og droppe lina før landing. Systematisk bruk av egnede/dekkende sjekklister er sikkerhetsbarrierer som normalt benyttes for å forebygge forglemmelser av denne kategori. Videre bør det finnes en pålitelig indikasjon som verifiserer at lina er spolt inn etter at sjekklisterpunktet er utført. Dersom en teknisk innretning anses for å være for kostbar eller komplisert, bør en operativ prosedyre som for eksempel krav om klarsignal fra bakkepersonell innføres som en ekstra sikkerhetsbarriere. I praksis har det vist seg at de operative rutineene enten ikke følges eller ikke fungerer som forutsatt. Dette bør være en tankevekker i det aktuelle miljøet, og kommisjonen støtter Seilflyseksjonens prinsipp om at det ikke er akseptabelt å legge sluttinnlegget og landingen over andre fly.

Slepeflyging er en utfordrende oppgave som stiller store krav til flygeren. I fasen mellom klinking og landing må oppmerksomheten rettes mot flysikkerhetsrelaterte oppgaver som å holde utkikk og å operere flyet korrekt og sikkert. Det er ofte mye trafikk i området når det foregår seilflyging, og slepeflygeren må overvåke motorparameterne nøye siden overgangen fra slep med høy belastning/temperatur til rask nedstigning med høy flyhastighet og lavt turtall gir hurtig avkjøling. I tillegg skal slepelina spoles inn eller droppes, sjekklister for øvrig utføres og radiokorrespondansen ivaretas. Ifølge Norsk Aero Klubbs seilflyseksjon har de ved Rikssenteret for seilflyging på Elverum utarbeidet velfungerende prosedyrer der slepeflygeren fører de nødvendige opplysningene i loggen før avgang og etter landing. Kommisjonen mener det er en god regel at papirarbeidet i størst mulig grad gjøres på bakken.

